M. d W. 16 31

CONVENTION NATIONALE.

RAPPORT

SUR

L'ACTE DE NAVIGATION,

Fait, au nom du comité de salut public,

PAR B. BARRÈRE,

Avec les deux décrets rendus dans la séance du 21 septembre de l'an II de la République Française, une & indivisible;

IMPRIMÉS PAR ORDRE DE LA CONVENTION,

Envoyés aux Départemens & aux Armées, & traduits dans toutes les langues.

CITOYENS,

C'EST le 21 septembre 1792, que la Convention a proclamé la liberté de la France, ou plutôt la liberté de l'Europe.

C'est à pareil jour, le 21 septembre 1793, que la

Rare
DC
141
.F74
no. 391

Convention doit proclamer la liberté du commerce, ou plutôt la liberté des mers.

Ce n'eſt pas aſſez pour vous d'avoir fondé la République politique, il vous reſte à fonder la République commerciale. L'acte de navigation anglaiſe fut fait au milieu d'une révolution monarchique; il a le caractère du deſpote qui le créa. L'acte de navigation françaiſe ſera décrété au milieu d'une révolution démocratique; il aura le caractère de la liberté & de l'égalité qui l'ont produit.

Si la nation françaiſe avoit voulu ſe donner un acte de navigation, ou détruire le traité de commerce de 1787, l'Angleterre lui auroit déclaré une guerre terrible.

L'Angleterre s'eſt miſe à la tête d'une coalition de tyrans pour détruire notre liberté; & auſſitôt la France a acquis le droit de ſoutenir, avec ſes canons & ſes baïonnettes, la deſtruction du traité de commerce & l'établiſſement d'un acte de navigation.

Ces avantages ſont les premiers fruits de cette guerre; la liberté affermie, la République floriſſante, & le commerce ranimé, en ſeront le complément.

Le traité de commerce eſt détruit par un décret. Une muraille énorme s'élève aujourd'hui dans la Manche, entre la France & la Grande-Bretagne : il ne reſte plus qu'à abattre les intermédiaires élevés par l'Angleterre entre la France & les autres puiſſances.

Voici nos moyens :

Depuis un ſiècle & demi, un acte de navigation, qui porte l'empreinte de l'ame de l'uſurpateur Cromwel, établit & aſſure la tyrannie maritime & la proſpérité commerciale de l'Angleterre.

Depuis un ſiècle & demi, le fameux acte de navigation britannique, fondé ſur l'oubli des droits & des inté-

rêts des nations, offre une ſuite de lois injurieuſes & attentatoires aux propriétés de tous les peuples.

Les publiciſtes de l'Europe l'avoient proclamée, cette vérité; les politiques de France ne la ſoupçonnoient pas. L'aſſemblée conſtituante, plus occupée de détruire que de créer, ne penſa ni à la République Françaiſe ni à la liberté des mers. Une ridicule anglomanie, un ruineux & aviliſſant traité de commerce, acheté aux miniſtres de Capet, nous ſubjuguoient. La diplomatie du cabinet de Londres, à notre égard, étoit toute entière dans les attéliers des manufactures & dans les comptoirs des marchands. Des commis des douanes, des ouvriers de métallurgie, des manipulateurs de denrées coloniales, des voituriers des étoffes de l'Inde, voilà nos maîtres réels.

Le cabotage, cette école active de nos marins, cette ſeconde baſe de notre navigation, cette ſource des richeſſes hollandaiſes, loin d'être interdit à l'étranger, comme en Angleterre, étoit fait par l'étranger.

La navigation des colonies, infinie par ſes détails, immenſe par l'étendue qu'elle donne à notre commerce, cette navigation qui intéreſſe l'agriculteur comme l'artiſan, le manufacturier comme l'homme de mer, le riche comme le pauvre, la navigation des colonies qui vivifie nos ports de mer & qui donne du mouvement à tous les ouvrages d'induſtrie, eſt partagée par l'étranger; & nous étions tranquilles ſpectateurs.

La marine nationale qui naît de la conſtruction & de la pêche, s'eſt vue détruite par le décret qui a regardé comme marchandiſes les navires étrangers & qui a permis d'en acheter; elle s'eſt vue détruite par la pêche découragée parmi nous, affoiblie par le défaut de ſecours, de primes & des moyens qui peuvent tripler nos armemens pour la pêche & en faire une ſorte d'agriculture ſecondaire, que plus de trois cents navires peuvent ſeconder chaque année

& remplacer les trois millions de poiſſon ſalé que la fraude ou la navigation étrangère introduiſent annuellement en France.

Enfin l'étranger, l'Anglais ſur-tout, s'eſt emparé de notre navigation avec des capitaux connus ſous le nom de *franciſations ſimulées*, (opérations qui conſiſtent à couvrir du pavillon français & à enrichir des primes françaiſes les capitaux & les fortunes anglaiſes), parce que nous avons négligé d'établir nous-mêmes la loi anglaiſe, qui ne reconnoît & n'admet aux avantages de la navigation, que les vaiſſeaux de conſtruction & de propriété nationale.

Frappons enfin les franciſations ſimulées. Nous avons mis un embargo ſur les bâtimens anglais trouvés dans nos ports au moment de la guerre : voici un nouvel embargo plus juſte & plus utile à la proſpérité françaiſe, il eſt le complément de l'acte de navigation ; c'eſt de ſaiſir & de confiſquer au profit de la République, tous les vaiſſeaux qui appartiennent aux anglais ſous pavillon français, c'eſt-à-dire, ceux qui ſont achetés & conſtruits avec des capitaux anglais & recouverts pour nous frauder nos primes & nos droits, du nom d'un négociant, d'un armateur français.

Nos corſaires ſont deſtinés à attaquer le pavillon anglais ſur les mers, & cependant notre avarice prête le pavillon français à la navigation & au commerce de l'Angleterre.

Le deſpotiſme lui-même avoit ſenti cette atteinte portée à notre commerce maritime : il l'avoit proſcrit à pluſieurs époques ; mais ces lois nombreuſes étoient inexécutées, parce qu'il n'y avoit aucun attrait à la dénonciation de ces ſimulations de capitaux. Il s'agit de donner au dénonciateur une partie de la valeur des capitaux étrangers verſés dans les franciſations ſimulées pour obtenir le ſuccès de cette meſure, & faire exécuter nos lois prohibitives à ce ſujet. On a oppoſé à cette meſure qu'elle étoit immorale. Non, il n'y a pas d'immoralité à ruiner ceux qui nous

affament, ceux qui nous ruinent, ceux qui veulent nous ravir la liberté, & dévorer les fruits de notre belle révolution.

L'Assemblée constituante légua à la première législature un projet trop long d'acte de navigation. Ce legs ne put pas être recueilli par une Assemblée législative plus occupée d'abattre le trône de la famille Capet, que d'attaquer le sceptre de la famille d'Hanovre. Mais le tour de cette dernière est venu.

Nous sommes enfin parvenus à pouvoir proclamer la liberté des mers, après avoir proclamé celle des hommes & des terres.

Déja le 29 mai dernier, dans son rapport, le comité de salut public vous présenta la nécessité de publier un acte de navigation française, comme un moyen de régénérer notre navigation, de raviver notre commerce, de favoriser la construction, d'augmenter la pêche, de doubler notre cabotage en abattant le cabotage intermédiaire, & de détruire l'entremise de toute navigation indirecte dans les transports maritimes de nos échanges avec les peuples étrangers.

Cette proposition fut vivement applaudie. Vous sentîtes alors, qu'après avoir fait la constitution politique, & après avoir préparé la constitution morale par l'éducation publique, vous deviez encore faire la constitution maritime & commerciale par l'acte de navigation.

Le comité de commerce & de marine vous en a présenté un projet, par l'organe du citoyen Marec, le 3 juillet dernier; il fut à peine discuté : un ajournement fut le produit de deux discours basés sur des objections dont les auteurs ont eux-mêmes senti la frivolité. On craignit à cette époque que l'acte de navigation nuisît aux relations commerciales avec les puissances neutres, comme si les temps de guerre & de neutralité n'étoient pas une exception inévitable & de droit; comme si la Suède n'a-

voit pas, dans les réglemens des douanes, une sorte d'acte de navigation par son tarif des droits sur les marchandises importées en Suède, par bâtimens étrangers; comme si l'acte de navigation française n'étoit pas une nouvelle armée commerciale opposée à l'armée commerciale de l'Angleterre, au profit des autres peuples navigateurs; enfin comme si tous les autres gouvernemens, toutes les nations, n'étoient pas fortement intéressés à l'abattement de l'acte de navigation anglaise & à la reprise des droits naturels de commerce & de navigation par chaque peuple de l'Europe. Proclamons donc aujourd'hui une loi conservatrice des droits égaux qu'ont sur les mers les nations avec lesquelles nous sommes en paix.

Américains, suédois, danois, génois, vénitiens, vous tous qui avez eu la sage & utile fermeté de ne pas céder aux insinuations perfides & aux insolentes menaces des anglais & de nos autres ennemis; vous qui n'avez pas voulu interrompre vos relations commerciales avec un peuple libre, recevez cet acte solemnel de la reconnoissance française. Nos ennemis de la Grande-Bretagne & des marais de la Hollande, ne seront plus les agens, ou plutôt les maîtres de notre commerce avec vous. Voici le décret tant desiré, de l'exclusion des navigateurs intermédiaires. Cet acte solemnel de navigation va être publié dans tous les ports de France, & envoyé aux puissances amies ou neutres; & cet acte de l'indépendance commerciale prononcée par les républicains français, ne sera révoqué ou détruit par nos ennemis, qu'après avoir abattu le pavillon tricolor flottant au-dessus de cette enceinte, sur la sommité du palais national. C'est dire assez quelle sera la durée de l'acte de navigation.

Avant que de vous présenter le tableau rapide des avantages immenses de l'acte de navigation & de son influence sur la prospérité nationale, j'aurois pu vous montrer le coup terrible qu'il doit porter à l'empire maritime usurpé

par l'Angleterre ; le coup plus terrible encore qu'il doit frapper sur son industrie, sur son commerce, sur sa navigation, sur ses fabriques, sur ses manufactures, en même temps qu'il éveillera les autres peuples, qu'il appellera les autres gouvernemens à se resaisir de leurs avantages, & à reprendre, sur l'élément des tempêtes & du commerce, les droits imprescriptibles que le génie, la boussole & leur situation topographique leur ont assignés.

Législateurs, ce n'est pas ici une représaille, ce n'est pas ici une mesure hostile, ce n'est pas un exercice du droit de guerre que je propose ; c'est une déclaration des droits des Nations, c'est la restitution d'un domaine donné par la nature, usurpé par des insulaires ambitieux.

Sans doute s'il falloit des motifs & des considérations nationales pour foudroyer ces usurpateurs des mers, pour punir ces boutiquiers de l'Europe, pour ruiner ces accapareurs des subsistances, & pour flétrir ces marchands de rois & de constitutions royales, il nous suffiroit de présenter, à la France libre, le hideux tableau des crimes du cabinet britannique ; ils sont connus : les voici.

Qui a voulu détruire la navigation neutre qui fut toujours respectée par le gouvernement anglais ?

Qui a envoyé des ambassadeurs à Gênes, à Venise, à Naples, pour demander, pour commander la guerre contre la France, pour arrêter toute communication avec elle ?

Qui a insulté, visité le pavillon des Nations amies, pour enlever les subsistances apportées à un peuple qu'on veut affamer pour l'asservir ? C'est le gouvernement Anglais.

Qui a travaillé à accaparer autour de nous toutes les subsistances de l'Amérique, de l'Inde & de l'Europe, pour traiter les Français, comme en 1783, lord Clives traita les Indiens pour les soumettre à la plus absurde tyrannie ?

Qui a eu la bassesse de nous présenter du pain avec des

fers, des subsistances avec un roi, de quoi vivre avec une constitution dévorante ? C'est le gouvernement britannique.

Qui a sans cesse rodé, comme des brigands, autour de nos ports, pour y présenter des grains aux esclaves qui accepteroient la honteuse condition d'avoir un roi, & s'aviliroient encore jusqu'à recevoir un roi anglais ou hanovrien ?

Qui a osé attaquer Dunkerque avec toutes les inventions de la guerre les plus destructives, pour nous rappeler le commissaire anglais qui nous défendoit, sous la lâche monarchie, d'y élever pierre sur pierre, & pour poser un pied usurpateur sur le continent d'Europe ?

Qui a essayé de semer la division parmi les français, parmi les patriotes même, avec un froid & exécrable calcul, en semant l'or & la corruption par des commissaires masqués de patriotisme ?

Qui a disséminé dans nos cités, même dans nos sociétés populaires, ces corrupteurs politiques, ou plutôt ces agens infâmes d'un ministère anglais plus infâme encore ? Le gouvernement britannique.

Qui a ouvert au sein de la République, une plaie dévorante, une Vendée, une guerre civile alimentée par des agens secrets qui en calculoient, au milieu de nos départemens, les dépenses, les moyens & les progrès ?

Qui a vomi sur notre territoire des brigands, des prêtres réfractaires & des traîtres émigrés ? Qui a acheté au prix de l'or, une partie de nos garnisons, corrompu les citoyens & les généraux ? Qui a jeté, avec des assignats & des intrigues, dans nos quinze bataillons de la seconde levée de Paris, cette tourbe de piémontais, d'allemands, de génois, de napolitains, cette écume des pays étrangers, pour trahir nos frères armés & flétrir, s'ils l'avoient pu, le nom parisien, le premier qui ait été écrit par la Liberté dans les fastes de la révolution ? Qui a prodigué

aux scélérats de la Vendée, des fusils, des poudres, des canons sur lesquels sont écrits les noms de ces tyrans mercantiles de l'Europe ? Le gouvernement britannique.

Qui a acheté & séduit les gardiens d'un port de la République & fanatisé le peuple de Toulon pour anéantir notre marine & perdre les habitans de cette belle cité ? Qui a inondé de ces flots d'or corrupteur, une ville opulente & industrieuse qu'ils ont fait rebelle, pour nous forcer à anéantir nous-mêmes le théâtre des arts & des plus belles manufactures de l'Europe, pour s'emparer ensuite du commerce des soies du Piémont, anéantir notre industrie, appeller nos ouvriers, & nous voler jusqu'à notre génie pour les arts manufacturiers dont l'Europe étoit devenue tributaire ?

Qui a trahi les intérêts de sa propre Nation pour s'armer contre un peuple qui se faisoit gloire de l'estimer, & de s'allier plus intimement avec lui ? Ce crime étoit réservé au gouvernement anglais.

Citoyens, la haine des rois & de Carthage fonda la constitution de la République romaine ; la haine des rois, des émigrés, des nobles & des anglais, doit consolider la Constitution française.

Qu'au spectacle de tant de crimes l'Europe se réveille ; que les gouvernemens, esclaves de l'Angleterre, cessent de sommeiller, & qu'ils apperçoivent enfin, à côté d'eux, le précipice ouvert par ce gouvernement corrupteur & corrompu, qui achète & tariffe les hommes, les cités & les ports, comme l'on commerce de vils troupeaux ; qui agiote les peuples, comme les financiers de la rue Vivienne agiotent les papiers ; qui se joue des gouvernemens, comme le négrier se joue des habitans de la Guinée, & qui voudroit négocier sur les constitutions politiques de l'Europe, comme il négocie sur les marchandises extorquées de l'Inde.

Que les Nations du Nord, sur-tout, entendent la

voix de la Convention nationale de France. Voici le secret des Anglais.

Anéantir toutes les puissances maritimes les unes par les autres; la marine française par l'espagnole, & ensuite la marine espagnole, lorsqu'elle sera isolée de la marine française; la Hollande est à eux, c'est l'esclave de l'Angleterre. Quant à la marine du Nord, il faut que les navires du commerce des Nations septentrionales, depuis la Hollande jusqu'à la Russie, passent par le canal étroit qui est entre Dunkerque & les côtes d'Angleterre, & par conséquent il importe à l'Angleterre d'avoir des ports des deux côtés de ce détroit. L'audace atroce avec laquelle elle a saisi des navires des puissances du nord, doit démontrer à toutes les Nations combien ses desseins augmentent leurs dangers & menacent la sûreté de leur commerce pour le présent & pour l'avenir.

Français, Européens, puissances neutres, nations septentrionales, vous avez tous le même intérêt que nous au salut de la France. Carthage tourmenta l'Italie, Londres tourmente l'Europe; c'est une loupe placée à côté du continent pour le dévorer; c'est une excroissance politique que la liberté s'est chargée de détruire.

L'acte de navigation que nous vous proposons en est le moyen assuré & légitime; il repose sur les droits de chaque Nation; il repose sur votre intérêt le plus évident, le plus incontestable; il repose sur les devoirs les plus impérieux de la Convention Nationale, celui de fonder la prospérité de la France & de détruire les plus mortels ennemis de la République.

Parcourons donc rapidement les avantages qui sollicitent la promulgation de l'acte de navigation.

Agrandir notre système commercial, repousser moins l'industrie de l'Anglais que lui substituer la nôtre, multiplier nos moyens de navigation, créer une étonnante marine, & dire à chaque peuple qu'il doit communiquer

directement avec la France, ce n'est là que présenter une vue générale; je passe aux avantages plus directs.

Depuis 1651 que l'acte de navigation anglaise est passé, tous les commerçans, tous les politiques, tous les économistes anglais, Schild, Chesfield, Smith lui-même, conviennent que c'est à cet acte que l'Angleterre doit la prospérité, la supériorité de sa marine. Cette opinion a été décalquée plusieurs fois en France par le citoyen Ducher, qui nous a présenté ses vues sur cet objet important. L'exemple est donné, l'expérience est faite, & la nature vous offre, avec une population immense, avec une armée de matelots intrépides, avec des capitaux énormes, avec de belles forêts, avec des relations assurées dans le Nord, avec vos mines de fer, avec vos bois de Corse, avec vos ports nombreux, avec vos Colonies, avec vos manufactures, deux cents lieues de côtes à peupler de vaisseaux, & les deux mers à parcourir; voilà l'acte de navigation décrété par la nature, c'est à vous à décréter l'acte de navigation réclamé par la politique & le commerce.

Premier avantage. La France doit défavoriser tout commerce de seconde main & fait par d'autres vaisseaux que les siens.

C'est un *commerce direct* qu'il nous faut, & c'est ce genre de commerce que l'Angleterre doit à son acte de navigation.

Ce seroit humilier la France, ce seroit la déclarer impolitique & impuissante que de recevoir des objets de commerce de tout autre navire que de l'étranger qui les crée ou les produit. C'est ainsi que vous l'attirez dans vos ports, & que vous formez les liaisons utiles de peuple à peuple. Je ne veux citer qu'un exemple bien simple. Pourquoi y a-t-il dans les ports de Londres, de Plimouth, de Liverpoll, plus de vaisseaux Américains que dans les ports de France? c'est que nous ne tirons pas par nos propres navires ou par navires des États-Unis de l'Amé-

rique, les riz, les tabacs, les potasses, les huiles & autres denrées de leur crû. Pourquoi y a-t-il sur la Tamise plus de vaisseaux Américains chargés de grains & de farines que dans nos ports de l'Océan ? C'est que *Necker* & *Roland* achetoient de la seconde main, & sembloient chargés de soutenir le systême commercial de l'Anglais, au lieu d'acheter directement des États-Unis de l'Amérique.

Nous avons laissé aux Anglais le soin d'aller chercher ou de recevoir pour nous les tabacs de Virginie & les riz de la Caroline & les grains de la Pensilvanie; premier bénéfice. Les Anglais les paient en objets de leurs manufactures; second bénéfice. Nous, Français, nous achetons ces tabacs & les riz de la main des Anglais en numéraire ou à un prix énorme en assignats qu'ils agiotent sur nous-mêmes; troisième bénéfice. Une navigation directe commandée par l'acte de navigation vous rendra tous ces avantages & tous ces droits.

Ce n'est pas assez d'acheter de la seconde main, nous ne voiturons pas même nos marchandises. La marine marchande des Anglais étoit à notre solde, c'est nous qui la stipendions. Un acte de navigation détruira cet abus, & nous restituera ces profits, impolitiquement prodigués à l'Anglais ou au Hollandais.

Sommes-nous donc sans matelots & sans marine, ou plutôt nos matelots, nos armateurs n'ont-ils pas le droit de nous reprocher leur misère & d'obtenir la préférence sur les perfides étrangers ? Conservons à nos marins leurs travaux; que l'habitant d'Amsterdam ne pêche & ne navigue plus pour nous; que l'anglais ne file plus pour notre usage & ses laines & les cotons qu'il achète même dans nos ports.

Que l'étranger ne nous apporte plus ce que nos concitoyens peuvent fabriquer & transporter aussi bien & mieux que lui : c'est alors que vous aurez des atteliers

nombreux, des manufactures perfectionnées, des ports peuplés de vaisseaux & de marins. *Prohibons nos frontières, & prodiguons notre navigation*, voilà toute la théorie de l'acte proposé.

Que les fausses alarmes cessent, en considérant que notre navigation doit suffire toujours, quand elle sera jointe à celle des États dont nous tirons les productions. Si nos navires & ceux des Américains peuvent nous apporter les tabacs de notre consommation, pourquoi souffrir que les Anglais viennent *en tiers* dans les transports? Si nos vaisseaux & ceux de l'Espagnol suffisent pour voiturer ses laines, pourquoi un hollandois viendroit-il s'occuper de ce transport pour nous rendre son tributaire? Et quand même, dans les premiers momens, notre navigation ne suffiroit pas, l'acte proposé va exciter celle des peuples qui viendront directement à nous, & nous chercherons à nous suffire à nous-mêmes en augmentant les progrès de la construction. Ce n'est d'ailleurs qu'à la faveur de cet acte important que notre marine va s'élever au dégré de richesse & d'activité que les destinées de la France lui commandent.

Deuxième avantage. Ici la Constitution nationale vous présente toutes les richesses qu'elle doit nous assurer. Ne sommes-nous pas encore fatigués d'être les tributaires d'une industrie étrangère, d'être honteusement les locataires des navires de nos atroces & laborieux voisins? Ne nous lasserons-nous jamais de soudoyer leurs matelots, de voir nos plus cruels ennemis sillonner, à nos propres frais, l'Océan, & nous rendre esclaves du luxe & des hochets que leur industrieuse avarice fait fabriquer sans cesse pour la France?

Vous voulez une marine, car sans marine point de colonies, & sans colonies, point de prospérité commerciale; eh bien, pour avoir une marine telle qu'il la faut à la plus étonnante République qui ait jamais existé,

il faut des vaiſſeaux ; il y a plus, *il faut les conſtruire ;* il y a plus encore, *il faut des matelots*, & la pêche les donne. Voilà le berceau de la marine, *pêche & conſtruction :* les Anglais l'ont ſenti il y a 150 ans, & la marine anglaiſe eſt la plus brillante.

Forcer à la conſtruction, c'eſt créer cette rare & précieuſe réunion d'hommes & d'ouvriers des mains deſquels ſortent des vaiſſeaux neufs, ou réparés.

Forcer à la conſtruction, c'eſt établir des chantiers, c'eſt former des magaſins, c'eſt multiplier les bras utiles, c'eſt produire des artiſtes & des ouvriers de tout genre qu'on retrouve tout-à-coup, & pour les ſpéculations paiſibles du commerce, & pour les beſoins terribles de la guerre.

Forcer les nationaux à la conſtruction, c'eſt augmenter la navigation par la néceſſité d'aller chercher les bois, les chanvres & les matières néceſſaires, ou dans diverſes parties de la France, ou dans l'étranger ; c'eſt néceſſiter plus de navires de tranſport ; c'eſt augmenter le nombre des matelots ; c'eſt augmenter parmi nous le bénéfice du fret ; c'eſt centupler nos échanges, nos relations commerciales & nos profits ; c'eſt prodiguer le pavillon tricolor ſur toutes les mers.

Ce ſeroit une étrange ſpéculation que celle d'un peuple navigateur qui acheteroit au-dehors ſa marine, & dont la marine dépendroit ſans ceſſe de marchands qui la lui fourniroient ! Ce ſeroit une étrange combinaiſon commerciale que celle qui mettroit en réſerve chez un autre peuple, ou dans des chantiers étrangers, ſes charpentiers, ſes forgerons, ſes *calfats*, ſes *voiliers*, ſes vaiſſeaux ! Il faut donc les conſtruire nous-même ; l'acte de navigation ne reconnoît & ne privilégie que ce qui eſt conſtruit en France ou dans ſes poſſeſſions. L'acte de navigation relevera donc notre marine, & ne la laiſſera plus dans la dépendance de l'étranger. En 1747 les Hollandais, chargés

de l'approvisionnement de la marine militaire de France, firent venir dans leurs ports tous les bâtimens chargés des munitions navales de la Baltique & du nord, qu'ils étoient convenus avec le ministère français de nous apporter. La guerre survint, & aussitôt les Hollandais firent venir dans leurs ports les matières premières nécessaires à notre marine, & nos ports furent sans vaisseaux. Voulez-vous donc toujours dépendre de l'étranger, de ses spéculations avares & politiques ?

Acheter un vaisseau étranger, c'est payer un impôt énorme à l'étranger, c'est proscrire nos chantiers, c'est ruiner nos ouvriers. Achetons les matières premières; que nos ports leur soient ouverts, que les producteurs de ces matières les apportent, ou que nous allions les chercher; c'est assurer nos richesses navales en tout genre : voilà ce que produit un acte de navigation.

Acheter un vaisseau étranger, c'est s'exposer à avoir une mauvaise marine, peu solide, mal construite & de matières douteuses ou peu durables : c'est-là le fruit de l'expérience attesté par nos marins. Fabriquer notre marine, c'est la créer en maître intéressé à sa durée : voilà ce que produit un acte de navigation.

Faire nous-mêmes notre cabotage, c'est concentrer parmi nous les bénéfices, c'est employer des voitures nationales, c'est forcer à la construction, c'est former des matelots : voilà le produit de l'acte de navigation.

Rendre plus florissante la seule marine utile, celle qui mérite le plus l'attention d'une république & qui fait sa force réelle, la marine de cabotage, qui porte sans bruit la nourriture & la vie d'une côte à l'autre, & qui, modeste comme la bienfaisance, n'expose pas la vie des hommes qu'elle emploie, & ne connoît d'autres ennemis que la rapacité financière que vous avez détruite; favoriser le cabotage : voilà le produit de l'acte de navigation.

Faire nous-mêmes la navigation des colonies, c'est pro-

fiter de l'abolition des douanes, c'est augmenter les ressources de la marine, c'est nous conserver une navigation importante, c'est nous assurer des retours précieux, qui doivent alimenter notre commerce avec l'étranger : voilà le produit de l'acte de navigation.

Faire un acte de navigation, c'est favoriser notre commerce de l'Inde, c'est augmenter celui du Nord, ranimer celui de l'Isle-de-France, augmenter nos relations avec les États de l'Amérique, préparer des moyens de prospérité au midi de la France, partie de la République si déchirée, si malheureuse, si déshonorée par le royalisme & par des trahisons inouies dans l'histoire des Français. C'est nous rattacher au commerce de la Baltique, nous rapprocher de nos amis naturels; c'est former les plus robustes & les meilleurs marins, c'est appauvrir la navigation de l'Anglais & du Hollandais, c'est reprendre nos droits, c'est nous faire une part légitime dans le domaine des mers, comme à tous les peuples; c'est abattre les digues que Londres & Amsterdam y ont posées, c'est faire nous-mêmes nos propres approvisionnemens, c'est réduire nos ennemis cruels à n'être plus privilégiés sur la mer, à n'être plus les voituriers & les rouliers de la République française. Chaque vaisseau que l'acte de navigation va produire, mettra le feu à un vaisseau de Londres ou d'Amsterdam. Quelle escadre, quelle victoire navale peut valoir un tel genre de succès! Et si Toulon pouvoit être quelque temps au pouvoir des brigands de Londres & de Madrid; si notre destinée est de voir notre belle escadre de la Méditerranée, achetée par l'or de l'Anglais, perdue ou anéantie pour nous, dans 5 ans, l'acte de navigation compensera cette perte. Voulez-vous avoir une idée de l'intérêt que l'Angleterre met à son acte de navigation? apprenez qu'elle aimeroit mieux perdre la Jamaïque, que de révoquer son acte de navigation.

Qu'avez-vous donc à ménager avec les auteurs secrets

de

de l'impie traité de Pilnitz ? Qu'avez-vous à ménager avec les corrupteurs de vos concitoyens, les destructeurs de Lyon, les persécuteurs de Dunkerque, les acheteurs de Toulon, les fondateurs pervers du nouveau machiavélisme anglican ? Qu'avez-vous à ménager avec les ennemis du genre humain & de ses droits ? L'acte de navigation vous repousse de ses ports ; cela ne suffit-il pas ? Les droits excessifs que l'Anglais perçoit sur nos vaisseaux, nous en interdit à jamais l'accès ; la rivière de la Tamise n'est avare, n'est dévorante que pour nous ; les droits de feux absorbent une portion du fret de nos vaisseaux. En Hollande, leur parcimonie, leur économie stricte & le bas prix de l'intérêt de leur argent, les mit à même de faire une navigation moins dispendieuse ; nous ne pouvons rivaliser en marine avec eux, ni chez nous, ni chez l'étranger, que par un acte de navigation.

Qui peut désormais arrêter les destinées du commerce & de la marine française ? La marine a eu des échecs, il faut les réparer : elle a eu des préjugés d'orgueil & de distinction ; il faut la délivrer de ces entraves : elle est commandée encore par des hommes d'une caste justement proscrite ; il faut la délivrer de ces fléaux de la liberté des nations ; il faut renvoyer aussi tous les officiers suspects qu'elle a encore dans son sein.

Le commerce a eu des erreurs & des crimes à réparer : il s'est fait contre-révolutionnaire & fédéraliste par intérêt, par ignorance ou par égoïsme. Il s'est fait contre-révolutionnaire & fédéraliste, parce qu'il est dénué de vues politiques, & qu'il voit rarement dans l'avenir ; parce que la révolution, qu'il a pressurée, agiotée, calculée, ne produisoit plus, dans cette époque, autant de bénéfices qu'il en avoit recueillis dans les premiers temps. Mais le commerce verra enfin que son cosmopolisme doit cesser, qu'il a aussi sa cargaison sur le vaisseau de la République, que la liberté ne se calcule pas *à cinq*

pour cent, & que le gouvernement démocratique fut toujours plus favorable que le monarchique à la prospérité du commerce, au bonheur des commerçans & à l'égalité de tous, qu'ils n'aiment jusqu'à présent que pour eux. Le commerce sentira que les monarchies furent toujours avares, insolentes, orgueilleuses & militaires, & que les véritables républiques sont généreuses, égales, simples & commerçantes.

Opposeroit-on nos traités de commerce avec les autres nations amies de la République, ou se conduisant avec neutralité ? Le premier article du projet d'acte maintient religieusement tous les traités : d'ailleurs, aucun des traités ne s'oppose à l'acte de navigation ; & l'article premier n'a été inséré que pour faire cesser les objections des malveillans & de l'ignorance en économie politique. D'ailleurs, les lois qui reposent sur la foi des nations, seront toujours scrupuleusement respectées par la République Française, & nous ne cherchons, par l'acte de navigation, qu'à resserrer les nœuds de peuple à peuple, qu'à rendre directes des relations commerciales que les avides Anglais & Hollandais ont interrompues pour s'en emparer.

Quel obstacle nous reste-t-il à vaincre ? Le tyran de la mer ? Mais il a déployé contre nous toutes ses forces, & l'Anglais a lâchement fui à l'approche des baïonnettes françaises, à Dunkerque. Seroit-ce le corrupteur de Toulon ? Mais la conquête que fait le crime ou la trahison, n'est pas de longue durée. La flotte anglaise auroit été repoussée, si le fanatisme des prêtres, la crédulité du peuple, les flots d'or britannique, & le crime de Puissand & de Trogolff n'eussent livré au lâche & vil Anglais la clef de la Méditerranée.

Il y a quelques années que l'on auroit dit que le sang anglais & ses richesses n'auroient été employées que pour les progrès de la philosophie & de la liberté ; mais il étoit difficile que ce gouvernement, qui a payé, par la perte des mœurs, le dangereux avantage d'être l'entrepôt

de l'or du monde, ne se livrât à l'esprit mercantile & à tous les vices politiques que prodiguent les richesses. N'a-t-il donc pas vu qu'il y a un terme à l'aveuglement des peuples; que le gouvernement anglais ne jouit, au milieu des fortunes énormes des particuliers, que d'une richesse publique idéale qu'un instant peut faire évanouir; qu'il ne jouit que d'un crédit factice & momentané, & d'un papier sans hypothèque, qu'une motion de parti peut faire disparoître, & qui ne laissera, peut-être avant long-temps, à une nation marchande & spéculatrice, que les regrets, la corruption, des secousses révolutionnaires, & le despotisme sans colonies & sans marine? La coalition dirigée contre la France, par les despotes complices de Georges, est composée de puissances territoriales & de puissances maritimes. Quant aux puissances territoriales, qui n'ont pas le même interêt que les autres, opposons-leur nos armées républicaines & la jeunesse française. Les puissances maritimes ont d'autres projets & seront, avant peu, divisées par les résultats de leur monstrueuse réunion; opposons-leur la loi de la liberté des mers; opposons le fer des piques à l'or des guinées, des baïonnettes à leurs phalanges, des canonniers à leur cavalerie, & un acte de navigation à un acte de navigation. Que les autres peuples nous imitent, que les autres peuples se ressaisissent de leurs droits naturels sur la mer, & alors l'Angleterre sera violemment détachée de ce trône maritime qu'elle a trop long-temps usurpé. Le visir de Georges a osé dire il y a peu de jours, en dictant des lois aux nations neutres, & en osant restreindre les droits & les formes de leur neutralité: » La France, disoit-il, doit être détachée du monde commercial, & traitée comme si elle n'avoit qu'une seule ville, qu'un seul port, & que cette place fût bloquée par terre & par mer. «

La France bloquée! Ainsi parloient de Rome, avant leur juste destruction, ces hommes de la foi punique, les ambitieux & mercantiles Carthaginois. — *La France*

bloquée ! .... Ah ! ſi elle pouvoit jamais l'être comme un port, comme une ville de guerre, la Nation Françaiſe ſortiroit alors de ſes limites par un pont de Calais à Douvres, &, ſe débordant avec ſa liberté ſur les terres britanniques trop long-temps fertiliſées par nos dépouilles, les têtes de Georges & de Pitt tomberoient aux pieds des Anglais qui ſeroient dignes de la liberté, & l'iſle anglaiſe éleveroit à côté de nous une autre République ou un déſert.

Mais, pour conſtruire ce pont qui doit établir nos communications révolutionnaires avec cette Carthage moderne, qui, après avoir preſſuré l'Inde, veut conſtitutionner à ſon gré l'Europe, décrétons un acte ſolemnel de navigation, & l'iſle marchande ſera ruinée.

On dit ſans ceſſe que les Anglais ſont les maîtres des mers; mais les Eſpagnols étoient les dieux de l'Océan, ſous Philipps II, comme les Anglais en ſont les tyrans ſous Georges III.

Les Eſpagnols regorgeoient de l'or du Mexique & de l'argent du Pérou, comme les Anglais ſont couverts des richeſſes de l'Inde & des tréſors du monde.

Alors on ne connoiſſoit que le pavillon eſpagnol ſur les mers, comme on ne voit que le pavillon anglais ſur l'Océan: cependant la flotte invincible de Philippe fut vaincue, l'*armada* ſi célèbre fut défaite; & les anciens rois de la mer & du Pérou ne ſont plus que les bateliers de l'une & les ouvriers exploiteurs de l'autre.

Que les Français, ſi fortement occupés de la révolution, ſe repoſent un inſtant pour en contempler la marche majeſtueuſe & terrible, & alors ils auront la conſcience de leur force, comme ils ont le ſentiment de leurs droits. Qu'ils ſoient un inſtant ſpectateurs: que verront-ils ? le génie de la liberté créant au milieu des événemens les plus prodigieux, un prodige plus grand encore, une démocratie de 25 millions d'ames; une République de 30 mille lieues quarrées, s'établiſſant fièrement ſur les

débris d'un trône conſpirateur, ſur les ruines d'une nobleſſe auſſi perfide qu'orgueilleuſe, ſur les domaines d'un clergé auſſi opulent qu'inutile, ſur des corps judiciaires auſſi dévorans qu'impolitiques, ſur la féodalité auſſi abſurde qu'invétérée, ſur des titres auſſi ridicules que menſongers. Que verront-ils ? un peuple libre fondant lui-même ſon gouvernement républicain & l'établiſſant par cela ſeul qu'il le veut; puniſſant à la fois les trahiſons de ſes rois, de ſes légiſlateurs, de ſes généraux, de ſes émigrés & des miniſtres du culte; forcé de faire la guerre civile dans le centre de l'état, en même temps qu'il en éteint les brandons jettés de tous côtés par ſes ennemis domeſtiques; obligé de foudroyer ſes villes rebelles & de punir la déſertion de ſes eſcadres; néceſſité à reconquérir à la liberté ſes cités maritimes & commerciales, à dépeupler, à incendier des campagnes fanatiſées ou des pays royaliſés, pour y remettre une population républicaine; incarcérant la partie eſclave & ſuſpecte de la nation, pour laiſſer la partie libre & énergique défendre les foyers communs, forcée d'approviſionner la ville principale, le ſiège de ſes Repréſentans, comme on approviſionne une ville de guerre par des réquiſitions; un peuple ſe débattant à la fois, & contre l'Europe militaire, & contre les français fédéraliſtes, contre les adminiſtrations contre-révolutionnaires, & contre tous les tyrans coaliſés, au milieu des apprêts de ſiéges, des bombardemens & des complots qui tendent à ajouter la famine à tous les fléaux de la guerre; couvrant en même temps toutes les frontières de canons, de ſoldats, & réaliſant enfin ce mot de Pompee : *Faire ſortir de la terre les phalanges armées, en la frappant du pied.*

Et c'eſt une telle nation que des marchands inſulaires, trop long-temps tolérés à côté d'un continent qu'ils corrompent & qu'ils oppriment, ont eſpéré d'aſſervir ou de royaliſer ! Qu'ils tremblent dans le fond de leurs comptoirs

ou de leurs atteliers, alors que les autres peuples de l'Europe, réveillés par le bruit même de leurs chaînes, verront enfin que l'Europe sera entièrement libre au moment où l'influence de l'Angleterre sera affoiblie ou anéantie, sa politique impuissante, son commerce indien diminué, & son rôle réduit au métier de facteur & de commissionnaire maritime.

Et vous, villes commerçantes & maritimes, villes rebelles, qui avez fait éclipser la renommée du génie méridional, la liberté vous cite devant le tribunal révolutionnaire de l'opinion publique. Vous avez menti à votre vocation commerciale, & les Représentans du Peuple ne s'occupent que de vous enrichir ou de réparer les maux que vous nous faites. Vous avez été les ennemis de la République, & la République vous répond par des bienfaits, par un acte de navigation qui réparera vos erreurs & vos crimes, en attendant qu'un décret déja projeté vienne ouvrir, dans tous les départemens, des canaux pour la navigation intérieure, & proscrire tous les hochets, tous les misérables besoins de luxe, toutes les marchandises manufacturées par nos ennemis irréconciliables, les Anglais. Ayons assez de force d'esprit, assez de patriotisme, pour devenir nous-mêmes par nos propres consommations, les premiers bienfaiteurs des manufactures nationales; multiplions, perfectionnons nos fabriques, de manière à rendre les besoins des autres peuples nos tributaires; multiplions-les pour diminuer celles du Batave & du Breton. Tel doit être le résultat de l'acte de navigation, jusqu'à cette époque desirable où toutes les autres nations de l'Europe, ayant aussi leur acte de navigation, en vertu de leurs droits naturels, forceront l'Angleterre à révoquer le sien & à rendre aux mers & au commerce la latitude & la liberté que la nature, la vraie politique des empires, la justice leur assignèrent.

Que Carthage soit détruite! C'est ainsi que Caton terminoit toutes ses opinions dans le sénat de Rome.

Que l'Angleterre soit ruinée, soit anéantie! ce doit être le dernier article de chaque décret révolutionnaire de la Convention nationale de France.

Voici les projets de décrets que le comité de salut public vous présente.

DÉCRET D'ACTE DE NAVIGATION.

La Convention nationale, après avoir entendu le rapport du comité de salut public, décrète :

ARTICLE PREMIER.

Les traités de navigation & de commerce existant entre la France & les puissances avec lesquelles elle est en paix, seront exécutés selon leur forme & teneur, sans qu'il y soit apporté aucun changement par le présent décret.

II.

Après le premier janvier 1794, aucun bâtiment ne sera réputé français, n'aura droit aux privilèges des bâtimens français, s'il n'a pas été construit en France, ou dans les colonies & autres possessions de France, ou déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi, ou confisqué pour contravention aux lois de la République, s'il n'appartient pas entièrement à des Français, & si les officiers & les trois quarts de l'équipage ne sont pas Français.

III.

Aucunes denrées, productions ou marchandises étrangères, ne pourront être importées en France, dans les colonies & possessions de France, que *directement* par des bâtimens français ou appartenans aux habitans du pays des

crû, produit ou manufacture, ou des ports ordinaires de vente & première exportation; les officiers & trois quarts des équipages étrangers étant du pays dont le bâtiment porte le pavillon; le tout sous peine de confiscation des bâtiment & cargaison, & de trois mille livres d'amende, solidairement & par corps, contre les propriétaires, consignataires & agens des bâtiment & cargaison, capitaine & lieutenant.

I V.

Les bâtimens étrangers ne pourront transporter, d'un port français à un autre port français, aucunes denrées, production ou marchandises des crû, produit ou manufactures de France, colonies ou possessions de France, sous les peines portées par l'article III.

V.

Le tarif des douanes nationales sera refait & combiné avec l'acte de navigation & le décret qui abolit les douanes entre la France & les colonies.

V I.

Le présent décret sera, sans délai, proclamé solemnellement dans tous les ports & villes de commerce de la République, & notifié, par le ministre des affaires étrangères, aux puissances avec lesquelles la Nation Française est en paix.

DÉCRET

Relatif aux congés des bâtimens sous pavillon français.

La Convention nationale, après avoir entendu le rapport du comité de salut public, décrète :

ARTICLE PREMIER.

LES congés des bâtimens sous *pavillon français* seront, dans trois jours, à compter de celui de la publication du présent décret, pour ceux qui seront dans les ports, & dans huit jours de l'arrivée de ceux qui entreront, rapportés & déposés au bureau des douanes nationales, avec les titres de propriété. Tout déchargement & départ des bâtimens seront différés jusqu'après la délivrance d'un *acte de francisation.*

II.

Tout armateur, en présentant congé & titre de propriété du bâtiment, sera tenu de déclarer, en présence d'un juge-de-paix, & signer sur le registre des bâtimens français, qu'il est propriétaire du bâtiment ; qu'aucun étranger n'y est intéressé directement ni indirectement, & que sa dernière cargaison d'arrivée des colonies ou comptoirs des Français, ou sa cargaison actuelle de sortie pour les colonies ou comptoirs des Français, n'est point un armement en commission, ni propriété étrangère.

III.

Si l'armateur ne réside pas dans le port où est le bâtiment, le consignataire & le capitaine donneront, conjointement & solidairement, caution de rapporter, dans un

délai convenable, les actes de propriété & la déclaration affirmée & signée par le vrai propriétaire des bâtiment & cargaison.

I V.

Si la propriété du bâtiment, & même celle des cargaisons pour le commerce entre la France, ses colonies & comptoirs, n'est pas prouvée française, par titre & par serment, les bâtimens & cargaisons seront saisis, confisqués, vendus, & moitié du produit donnée à tout dénonciateur.

RAPPORT

SUR UN PROJET D'ACTE DE NAVIGATION DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

PRÉSENTÉ

A LA CONVENTION NATIONALE, LE 3 JUILLET 1793,

Au nom de ſes comités de marine, de commerce & de ſalut public,

Par PIERRE MAREC, Député du Finiſtère.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CONVENTION NATIONALE.

CITOYENS-LÉGISLATEURS,

VOUS avez renvoyé à vos comités diplomatique, de marine & de commerce, réunis, la propoſition faite dans votre ſein, le 20 mai dernier, de vous préſenter inceſſamment un projet d'acte de navigation.

Cette idée, si digne des méditations d'un législateur républicain, n'a pas échappé à votre comité de salut public. Dans le rapport qu'il vous a fait, le 29 mai, sur l'état de la République française, il vous a tracé en grand les avantages inappréciables qui peuvent résulter pour elle d'une mesure qui, adoptée depuis un siècle & demi en Angleterre, a été la source la plus féconde de la prospérité de cette puissance rivale. Mais, dans une question de cette nature, des considérations générales & des observations rapides ne suffisent pas pour porter la conviction dans tous les esprits.

Votre comité de marine s'est occupé de rassembler les notions & les élémens qui pouvoient vous éclairer complètement sur l'importance d'un acte de navigation, & vous déterminer à poser enfin, à côté de la Constitution politique de l'empire, cette première base de sa constitution commerciale. Il n'a pu s'associer, suivant vos vues, au comité diplomatique, qui n'a point été renouvelé depuis la suppression du comité de défense générale ; mais il s'est concerté avec ceux de commerce & de salut public : & c'est au nom de ces trois comités que je viens vous présenter le résultat de leurs délibérations.

Le but principal de l'acte de navigation que nous proposons, est de détruire l'entremise de toute navigation *indirecte* dans les transports maritimes de nos échanges avec les peuples étrangers, & de faire cesser enfin ce cabotage intermédiaire, si préjudiciable à notre commerce & à notre marine, qui nous a rendus jusqu'à présent tributaires bénévoles de toutes les puissances maritimes de l'Europe. Cet acte a aussi pour objet de réserver aux bâtimens nationaux la faculté exclusive du transport des mêmes échanges d'un port de la République à l'autre.

Cette double prohibition contrarie ſans doute les principes d'une liberté commerciale indéfinie : mais une telle liberté peut-être ne convient qu'au ſyſtême de la République univerſelle ; & l'on ſent que la République du genre humain ſera encore plus difficile à réaliſer que celle de Platon. Il eſt donc de notre ſageſſe de ne pas nous laiſſer éblouir par les rêves brillans des économiſtes, & d'apprécier au flambeau de l'expérience & de la raiſon, leurs ſpécieuſes argumentations & leur pompeuſe théorie. C'eſt dans l'exemple des grandes nations qui nous environnent, de celle ſurtout qui, la première, a ſu appliquer à ſa navigation le régime prohibitif ; c'eſt-là que nous devons puiſer les règles de notre conduite, ſi nous avons à cœur la véritable proſpérité de notre patrie.

La France, enviſagée commercialement, eſt le plus riche entrepôt de l'univers ; c'eſt en même-temps le marché qui offre le plus de conſommateurs & de débouchés à l'induſtrie des nations. D'où vient qu'avec tant de reſſources & de beſoins, avec une ſi grande abondance de denrées, de productions & de marchandiſes territoriales, avec l'uſage d'une ſi grande conſommation de denrées, de productions & de marchandiſes étrangères, ſa navigation a été juſqu'à préſent ſi languiſſante, ſa marine commerçante ſi chétive, ſi nulle dans l'enſemble des avantages qui lui ſont propres ? d'où vient que le pavillon de ſes plus redoutables ennemis a preſqu'excluſivement figuré dans ſes relations commerciales? C'eſt qu'il lui manquoit un acte de navigation ; c'eſt qu'une politique fauſſe, timide & frivole, n'avoit pas ſu enfanter, ou oſé emprunter à un grand peuple, fier de ſes richeſſes & de ſon crédit, ce moyen créateur qui a plus contribué à ſa puiſſance que toutes les victoires de ſes amiraux.

Il eſt temps que la nation françaiſe connoiſſe enfin

tous ses avantages & sache les mettre à profit; il est temps de réparer tout le tort que lui a causé, à cet égard, l'ignorance ou l'indifférence coupable d'un gouvernement oppresseur, plus soigneux de conserver, à tout prix, son autorité despotique, plus occupé d'intrigues diplomatiques ou d'opérations fiscales, plus jaloux de maintenir la fausse splendeur d'un trône aux dépens des vrais intérêts du peuple, qu'attentif à faire fructifier, par tous les moyens, son agriculture, son commerce & son industrie.

Jamais, sans doute, circonstance ne fut plus favorable pour procurer à notre patrie le bienfait d'un acte de navigation. Des armées nombreuses & républicaines, familiarisées avec la victoire, combattent en ce moment pour son indépendance & sa liberté, contre les puissances précisément les plus intéressées à empêcher qu'elle ne jouisse d'un pareil acte. Avant la guerre, il eût suffi pour nous l'attirer de la part de l'Angleterre; c'est l'effet qu'il produisit de la part de la Hollande, lorsqu'Olivier Cromwel le fit décréter, en 1651, par le parlement britannique.

A cette époque, suivant les recherches de l'un de nos compatriotes les plus instruits aujourd'hui dans la connoissance de nos véritables intérêts commerciaux & politiques (le citoyen *Ducher*), (1) le commerce maritime des Anglais ne consistoit pas en plus de 96,000 tonneaux de transport; il s'élevoit, en 1790, à plus de 800 mille tonneaux.

---

(1) Si la Convention décrète le projet d'acte de navigation, la patrie devra quelque reconnoissance au citoyen Ducher, qui, depuis plus de deux ans, poursuit l'adoption de ce projet avec une constance infatigable, tant auprès des comités des Assemblées nationales, que par la publication de ses écrits. C'est une justice que je me plais à rendre publiquement à cet excellent citoyen.

A cette époque encore, suivant le rapport intéressant présenté à l'assemblée constituante, sur cette matière, par le citoyen *Delattre*, « l'étranger faisoit moitié de » la navigation en Angleterre. Insensiblement l'Anglais » reprit ses droits : vers 1700, l'étranger ne faisoit plus » que la *cinquième partie* de cette navigation ; en 1725, » seulement un peu plus que la *neuvième* ; en 1750, un » peu plus que la *douzième* ; enfin, en 1791, il n'en » faisoit pas la *quatorzième* partie. »

Notre navigation étoit, il y a un an, dans un rapport encore plus défavorable avec celle des nations étrangères que n'étoit la navigation anglaise en 1651. Qu'il me soit permis de rassembler ici, en quelques lignes, les calculs frappans qui vous ont été présentés à cet égard, au mois de décembre dernier, par l'ex-ministre de l'intérieur, dans le tableau des résultats du commerce extérieur de la République française.

Le transport maritime de nos échanges avec les Européens, les Levantins, les Barbaresques & les Anglo-Américains, évalué sur une année moyenne de 1787 à 1789 inclusivement, a occasionné l'emploi total de 16 mille 225 bâtimens jaugeant en masse 11 cents 84 mille 170 tonneaux, lesquels, évalués l'un dans l'autre à 36 livres le tonneau, ont dû produire 42 millions 630 mille 120 livres de fret.

Il n'a été employé dans ce transport, pendant le même temps, que 3,763 bâtimens français, jaugeant ensemble 295 mille 231 tonneaux, faisant au même taux 10 millions 808 mille 316 livres de fret ;

C'est-à-dire, que le pavillon français n'y a paru que pour un peu plus de *deux dixièmes*, tandis que le pavillon anglais y a participé pour près de *quatre dixièmes*, & celui de toute autre nation pour les quatre dixièmes restans.

Dans les six premiers mois de 1792, sur environ 6 mille navires jaugeant 500 mille tonneaux, qui ont été

pareillement employés aux importations & exportations de notre commerce avec les mêmes peuples, le pavillon français ne se montre que pour *trois dixièmes* de la masse totale, tandis que les bâtimens de l'Angleterre, de la Hollande & des villes anséatiques, y sont compris pour *quatre dixièmes*, & que les navires des autres nations font les *trois dixièmes* de surplus.

Si l'on envisage cette navigation sous un autre rapport, sous celui de nos relations directes avec chacun des États de l'Europe, du Levant, de la Barbarie & de l'Amérique septentrionale, on voit que pendant le même temps (dans une année moyenne de 1787 à 1789 inclusivement) il s'est mêlé dans le transport maritime de nos échanges,

avec l'Espagne, 199 bâtimens autres que des Français & des Espagnols, abstraction faite des navires étrangers qui ont pu s'immiscer dans ce cabotage sous l'un ou l'autre pavillon.

Avec la Sardaigne, 269 bâtimens aussi intermédiaires.

Avec la Rép. de Gênes, 261 bâtimens semblables.

Avec la Hollande, 253 bâtimens semblables. En un mot, avec tous les états dont j'ai parlé, 2368 navires, faisant le commerce indirect & ayant un tonnage total de 230 mille 600 tonneaux; lesquels, évalués à 36 livres de fret, l'un dans l'autre, font 8 millions 301 mille 600 livres enlevés impunément, année commune, à notre cabotage, par le seul fait du défaut d'existence en France d'un acte de navigation, sans compter les avantages considérables qui auroient résulté, pour son industrie & son commerce, de la construction dans ses ports & de l'emploi de la totalité ou seulement de la moitié de ces 2368 navires intermédiaires.

Il doit donc être démontré à tous les esprits que rien ne contribueroit plus à faire prospérer notre navigation, & par conséquent toutes les branches de notre commerce & de notre industrie, que l'adoption d'un acte qui, en excluant sévèrement tous les étrangers qui ont jusqu'à présent ravi à nos concitoyens la plus riche portion, pour ainsi dire, de leur patrimoine, accroîtroit d'autant la somme de leurs relations directes avec les nations étrangères. Hâtons-nous donc, citoyens, de restituer à notre patrie tous ses droits, en prenant, à cet égard, une mesure grande & digne de tout ce que nous avons fait pour sa liberté.

Si, à l'époque où je parle, notre navigation est proportionnellement plus languissante que n'étoit celle de l'Angleterre, lorsque le génie de Cromwel lui donna cet acte si renommé, espérons qu'en le consacrant dans notre législation maritime, notre navigation acquerra sous peu le même degré de splendeur que celle de nos rivaux. Avec plus de 250 lieues de côtes sur l'Océan & la Manche, & plus de 100 sur la Méditerranée, avec des ports aussi sûrs que vastes & commodes, avec un nombre infini de havres, de chantiers, de manufactures de toute espèce, avec un peuple immense, aussi actif qu'industrieux, avec des richesses territoriales incalculables & une masse de denrées coloniales supérieure à celle de toutes les puissances de l'Europe réunies, & pardessus tout, avec une constitution libre & républicaine, espérons que la France, affranchie du joug de la féodalité & de la fiscalité qui en étoit inséparable; délivrée de ses rois, de ses nobles, de ses prêtres; rendue à l'heureuse condition de ne dépendre que des lois qu'elle s'est faites & de n'en recevoir d'aucune puissance sur la terre; espérons, dis-je, que, dans un tel état de choses, la France, avec un acte de navigation, verra se développer rapidement tous les germes de prospérité publique & par-

ticulière qu'elle renferme dans son sein. Espérons aussi que le décret que vous allez rendre sera plus efficace pour vous obtenir la paix de la part des puissances maritimes belligérantes, que ne le seroit pour elles la perte de cent de leurs meilleurs vaisseaux; & quant à celles qui gardent en ce moment avec vous une circonspecte neutralité, croyez que l'effet inévitable de votre acte de navigation sera de vous les attacher par des liens indissolubles. Toutes s'empresseront de rechercher l'alliance de la puissance de l'Europe avec laquelle elles ont le plus à gagner par la suppression de la navigation indirecte & l'immensité de ses consommateurs. Toutes, dès la promulgation de votre décret, feront des vœux & peut-être des efforts secrets pour vous procurer une paix avantageuse, qu'elles ont aujourd'hui, sans doute, quelqu'intérêt à voir éloigner; & votre indépendance, votre liberté politique, l'affermissement de votre constitution républicaine, seront pour elles presqu'autant que pour vous-mêmes, un sujet de triomphe & d'alégresse générale.

L'acte de navigation, comme je l'ai dit, est la base de la constitution commerciale de la république; ou plutôt, c'est, à cet égard, un véritable acte constitutionnel. Toutes les autres lois sur la navigation maritime ne doivent être que des corollaires de ce premier acte, des dispositions sur le mode de son exécution, en un mot, de véritables lois réglementaires.

Celles-ci pourront vous être successivement présentées par vos comités. Il y en a de très-intéressantes à vous proposer sur le jaugeage des navires; sur les moyens d'en perfectionner & d'en multiplier la construction; sur les formes des congés & passe-ports; sur les moyens de découvrir & d'empêcher les *francisations* simulées, &c.; & sur-tout, sur un meilleur tarif des droits de navigation, sans lequel l'acte constitutif en cette partie ne peut

produire tout l'effet que nous avons droit d'en attendre.

Vos comités se borneront en ce moment à mettre sous vos yeux le projet de cet acte. En prohibant toute navigation intermédiaire entre vous & chacun des peuples étrangers, il étend cette prohibition, non seulement au transport des denrées, marchandises ou productions importées de leurs crûs, produits ou manufactures, mais encore au transport de celles importées des *ports ordinaires de vente* & de première exportation. Il faut qu'une pareille prohibition soit aussi générale qu'elle peut l'être, sans quoi l'acte de navigation ne deviendroit qu'une mesure illusoire. Les Anglais, dont nous empruntons ici le systême, lui ont donné cette extension; & certes ils n'ont eu qu'à s'en applaudir.

La nécessité de déterminer les qualités requises pour jouir des droits de *bâtiment français*, c'est-à-dire, pour être exclusivement admis à faire notre navigation directe concurremment avec les bâtimens du peuple dont nous retirons les objets de nos approvisionnemens; cette nécessité, dis-je, étoit une conséquence immédiate de la prohibition de toute navigation indirecte. Le projet d'acte règle ces qualités; il détermine aussi les seuls indices auxquels nous puissions reconnoître les bâtimens de la nation avec laquelle nous commerçons; & il est facile de sentir que si nous ne lui imposions pas à cet égard les conditions qui conviennent à nos intérêts, tous les jours une foule de bâtimens intermédiaires emprunteroient son pavillon; & nous n'aurions employé qu'une demi-mesure pour abolir la navigation indirecte. Au reste ces conditions tendent même à favoriser directement la navigation & le commerce de cette nation. Elles la mettent dans l'heureuse nécessité de multiplier, par tous les moyens, ses constructions nautiques & sa population maritime; & si cependant ses propres navires, ses propres marins ne suffisent pas à l'exportation de ses denrées & marchandises,

c'eſt à nous ſeuls qu'il appartient alors de ſuppléer à cette inſuffiſance ; & notre navigation en reçoit un accroiſſement de plus, & notre commerce un nouveau degré de proſpérité.

Ainſi tout concourt, citoyens, à vous faire adopter le projet d'acte de navigation que je ſuis chargé de vous préſenter. C'eſt un droit de nation que vous allez proclamer, après avoir ſolemnellement reconnu les droits ſacrés de l'homme & du citoyen & fondé la conſtitution la plus libre de l'univers.

Si tous les peuples doivent voir l'égalité, la liberté de la nature, la ſûreté de la ſociété, dans l'expoſition des dogmes de cette déclaration immortelle, toutes les nations maritimes doivent reconnoître les droits de la propriété dans les diſpoſitions de notre acte de navigation. Eh! plût au ciel que toutes euſſent le courage ou la ſageſſe de nous imiter! Il n'y auroit point alors de véritable privilége excluſif de nation à nation; & l'acte de navigation, adopté chez toutes les puiſſances maritimes du globe, réaliſeroit en quelque ſorte cette liberté commerciale indéfinie qui eſt, ſans doute, le premier élément du commerce, mais qui ne convient aujourd'hui en particulier aux intérêts d'aucun peuple commerçant.

Avec tant de motifs puiſſans de décréter l'acte de navigation, vous ne ſerez pas ſans doute retenus, dans les circonſtances actuelles, par la crainte qu'une telle diſpoſition ne nuiſe aux approviſionnemens que la République eſt forcée de tirer de l'étranger. C'eſt un principe reconnu des Anglais eux-mêmes & conſtamment pratiqué chez eux, qu'en temps de guerre les navires neutres ſont exceptés, de droit, des diſpoſitions de l'acte de navigation. Cet acte n'ajoutera donc aucune entrave à celles que la guerre maritime peut mettre en ce moment au tranſport maritime de nos échanges ou de nos approviſionnemens; & les bâtimens neutres continueront de nous apporter tout ce

que nous n'oſerons pas nous-mêmes confier à nos propres bâtimens.

Vous ne ſerez pas non plus retenus par la crainte de léſer les intérêts perſonnels de quelques centaines de capitaliſtes coſmopolites, de commiſſionnaires égoïſtes, pour qui le défaut d'acte de navigation en France a été le principe le plus fécond de leur fortune coloſſale. L'intérêt général de la patrie, celui de ſes laboureurs, de ſes manufacturiers, de ſes ouvriers, de ſes marins, de ſes commerçans, & de tous ſes vrais *ſans culottes*, à qui vous aſſurerez du travail & du pain, voilà ce qui doit vous déterminer, voilà ce qui influera excluſivement ſur votre délibération. Tous vous béniront; tous regarderont l'acte de navigation comme l'un des préſens les plus précieux que vous pouviez faire à vos compatriotes, après la charte conſtitutionnelle que vous venez de rédiger. Lorſqu'Olivier Cromwel eut fait rendre par ſon parlement l'acte de navigation britannique, tous les ports d'Angleterre ſignalèrent par des illuminations la joie que leur occaſionna ce bill mémorable; & le peuple anglais oublia un moment qu'il recevoit ce don de la main d'un tyran. Quelle ne devra donc p s être l'alégreſſe de nos concitoyens, quand ils recevront votre décret de la même main qui leur a donné la Déclaration des droits & la Conſtitution françaiſe!

Que la France puiſſe donc enfin ſe glorifier auſſi d'avoir un acte de navigation; que ce ſoit là déſormais la baſe de ſa politique, comme il va devenir celle de ſon commerce. Bientôt plus riche, plus floriſſante, plus heureuſe, qu'elle ne le fut ſous les règnes les plus brillans de ſes deſpotes, elle ne traitera avec les puiſſances étrangères, que ſa Conſtitution d'une main & ſon Acte de navigation de l'autre; & l'Europe étonnée verra ſans doute un jour ſes marchands, devenus ſes ſeuls ambaſſadeurs, comme autrefois ceux de Londres & d'Amſterdam, agiter dans les cours les plus grands intérêts de leur pays, & reprendre

les paiſibles fonctions du commerce, après avoir balancé les deſtinées des deux mondes & aſſuré la proſpérité & la gloire de leur patrie.

Voici le projet de décret.

Acte de navigation de la République françaiſe.

La Convention nationale, après avoir entendu le rapport de ſes comités de marine, de commerce & de ſalut public, conſidérant que la nation françaiſe a le droit inconteſtable d'aſſurer, par tous les moyens, la proſpérité de ſon agriculture, de ſon commerce & de ſon induſtrie; que rien ne tend plus dirctement à ce but qu'un acte de navigation; & qu'en le proclamant ſolemnellement, elle n'uſe que du même droit qu'elle reconnoît appartenir à toutes les autres nations, décrète ce qui ſuit:

ARTICLE PREMIER.

Aucunes denrées, productions ou marchandiſes étrangères ne pourront être importées que *directement* par des bâtimens français ou par ceux appartenant aux habitans du pays des crûs, produits ou manufactures, ou aux habitans du pays des ports ordinaires de vente & première exportation, les officiers & trois quarts des équipages étrangers étant du pays dont le bâtiment porte le pavillon; le tout ſous peine de confiſcation des bâtimens & cargaiſons, & de trois mille livres d'amende, ſolidairement, contre les propriétaires, conſignataires & agens des bâtimens & cargaiſons, capitaine & lieutenant du bâtiment.

II.

Les bâtimens étrangers ne pourront tranſporter d'un

port français à un autre port français aucunes denrées, productions ou marchandises des crûs, produits ou manufactures de France, colonies ou possessions de France, sous les peines portées en l'article Ier.

III.

Après le 10 août prochain, aucun bâtiment ne sera réputé français, ne jouira des droits des bâtimens français, s'il n'a été construit en France, dans les colonies ou possessions de France; ou déclaré bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour contravention aux lois de France, s'il n'appartient pas entièrement à des Français, & si les officiers & les trois quarts de l'équipage, ne sont pas Français.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.